IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **KOMISJI INFRASTRUKTURY (NR 98)**
- **KOMISJI SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO I POLITYKI REGIONALNEJ (NR 64)**

z dnia 18 maja 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 98)

Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 64)

18 maja 2021 r.

Komisje: Infrastruktury oraz Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, obradujące pod przewodnictwem posła **Tomasz Ławniczaka (PiS)**, przewodniczącego Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, rozpatrzyły:

– informację ministra infrastruktury na temat funkcjonowania Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

W posiedzeniu udział wziął **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Kamil Basicki**, **Sławomir Jakubczak**, **Agnieszka Jasińska**, **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatów Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Szanowni państwo, otwieram wspólne posiedzenie Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej oraz Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. Witam również zaproszonych gości. W szczególności witam pana ministra Rafała Webera, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami. Witam również dyrektorów korporacji samorządowych, pana Bartłomieja Zydla ze Związku Powiatów Polskich, pana Rafała Marchewkę, doradcę Związku Województw RP, i pana Marka Wójcika, pełnomocnika zarządu Związku Miast Polskich. Wszyscy będą łączyć się z nami zdalnie. Witam także panią Annę Woźniakiewicz, głównego specjalistę w Najwyższej Izbie Kontroli.

Informuję, że posiedzenie będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość. Informuję również, że zgłoszenia do zabrania głosu w dyskusji przez posłów należy wysyłać na adres mail kinf@sejm.gov.pl. Jednocześnie informuję, że posłowie członkowie Komisji obecni na sali obrad Komisji głosują przy użyciu urządzenia do głosowania za pomocą legitymacji poselskiej, wówczas nie logują się w systemie komunikacji elektronicznej i nie używają tabletów.

Szanowni państwo, zanim przejdziemy do realizacji porządku dziennego, sprawdzimy kworum. Proszę o naciśnięcie dowolnego przycisku do głosowania. Szanowni państwo, mamy kworum, aczkolwiek informuję, że wszyscy ci, którzy jeszcze nie zalogowali się do systemu, mogą to robić do końca naszego posiedzenia.

Porządek dzienny naszego posiedzenia przewiduje rozpatrzenie informacji ministra infrastruktury na temat funkcjonowania Funduszu rozwoju przewozów autobusowych. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Proszę pana ministra Rafała Webera o przedstawienie informacji. Panie ministrze, oddaję głos.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysokie Komisje, szanowni państwo, Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej został utworzony na mocy ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Ustawa ta weszła w życie 18 lipca 2019 r.

Sam fundusz stanowi instrument wsparcia jednostek samorządu terytorialnego będących organizatorami publicznego transportu zbiorowego w realizacji zadań własnych dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Wprowadzenie funduszu jako mechanizmu wsparcia dla jednostek samorządu terytorialnego pomaga w walce z wykluczeniem komunikacyjnym i likwiduje białe plamy komunikacyjne na mapie całego kraju.

Do czasu powstania funduszu ze względu na niewystarczające środki finansowe jednostki samorządu terytorialnego w niewielkim stopniu podejmowały się organizacji przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, a obywatele zamieszkujący zwłaszcza obszary położone z dala od dużych ośrodków miejskich, byli pozbawieni dostępu do komunikacji publicznej. Niewystarczający dostęp do transportu autobusowego przełożył się na wykluczenie komunikacyjne dużej części Polaków w wielu regionach naszego kraju. Niosło to za sobą określone konsekwencje społeczne i negatywne skutki w zakresie równomiernego rozwoju gospodarczego.

Funkcjonowanie funduszu zostało zaplanowane w perspektywie wieloletniej. Od 2020 r. Ministerstwo Infrastruktury dokonuje podziału kwoty planowanych przychodów funduszu, która corocznie, właśnie od 2020 r., wynosi 800 mln zł. Wcześniej w niepełnym roku 2019, od września 2019 r. do końca 2019 r. kwota ta wynosiła 300 mln zł. Fundusz jest więc pierwszym tak istotnym narzędziem wsparcia finansowego JST w organizacji publicznego transportu zbiorowego.

Cel funduszu osiągany jest poprzez dopłatę do kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, z wyłączeniem komunikacji miejskiej. Warunkiem uzyskania dopłaty jest sfinansowanie ze środków własnych organizatora części kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w wysokości nie mniejszej niż 10% oraz zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Wskutek nowelizacji ustawy o funduszu od 1 kwietnia zeszłego roku do końca obecnego roku kwota dopłaty do 1 wozokilometra przewozów autobusowych została zwiększona z kwoty nie wyższej niż 1 zł do kwoty nie wyższej niż 3 zł, czyli maksymalnie od kwietnia poprzedniego roku organizator może uzyskać dopłatę w wysokości 3 zł do wozokilometra.

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, mam przed sobą zestawienie bardzo precyzyjnych danych z funkcjonowania funduszu z lat 2019–2020, natomiast z racji tego, że jest to już historia, od razu przejdę do funkcjonowania FRPA w roku bieżącym, w 2021 r. W razie pytań o przeszłość służę odpowiedzią.

W 2021 r. Ministerstwo Infrastruktury dokonało podziału kwoty 800 mln zł na poszczególne województwa w następujący sposób. Pozwolę sobie zaokrąglać kwoty do równego miliona złotych: województwo dolnośląskie to 52 mln zł, województwo kujawsko-pomorskie to 49 mln zł, województwo lubelskie to 67 mln zł, województwo lubuskie to 36 mln zł, łódzkie to 44 mln zł, małopolskie to 41 mln zł, mazowieckie to 64 mln zł, opolskie to 31 mln zł, podkarpackie to 50 mln zł, podlaskie to 52 mln zł, pomorskie to 52 mln, śląskie to 52 mln zł, świętokrzyskie to 54 mln zł, warmińsko-mazurskie to 63 mln zł, wielkopolskie to 53 mln zł, a zachodniopomorskie to 48 mln zł.

W ramach przeprowadzonych przez wojewodów naborów wniosków o objęcie dopłatą z funduszu w 2021 r. organizatorzy publicznego transportu zbiorowego złożyli 536 wniosków. Natomiast w ramach przeprowadzonych naborów na bieżący rok dopłatą z funduszu objęto 3876 linii komunikacyjnych. Łączna liczba wozokilometrów na liniach objętych dopłatą wynosi nieco ponad 150 mln wozokilometrów. Na podstawie wniosków i dopłat szacujemy, że w 2021 r. wydatki z funduszu będą wynosiły ponad 420 mln zł.

Przedstawione przeze mnie informacje i dane świadczą o tym, że mamy do czynienia z rosnącym zainteresowaniem organizatorów publicznego transportu zbiorowego programem Funduszu rozwoju przewozów autobusowych. Trzeba też jasno powiedzieć, że w dobie pandemii i ogromnych problemów w komunikacji zbiorowej fundusz spełnił swoją rolę. Bardzo wiele linii autobusowych, które funkcjonowały na zasadach komercyj-

nych, prywatnych, zostało zawieszanych czy likwidowanych ze względu na niższą mobilność polskiego społeczeństwa, pracę zdalną, szkoły funkcjonujące w trybie zdalnym. Natomiast te linie autobusowe, które miały charakter użyteczności publicznej i były wspierane przez FRPA, utrzymały się na rynku, funkcjonowały i świadczyły dostępność transportową mieszkańcom naszego regionu. Oznacza to, że fundusz spełnia swoją rolę i cel. Mamy nadzieję, że samorządowcy w bieżącym roku, bo cały czas jest taka możliwość, ale też w kolejnych latach będą wykazywali się dużo większym zainteresowaniem w kwestii organizacji transportu zbiorowego.

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, tyle informacji z mojej strony. Oczywiście jestem do dyspozycji państwa parlamentarzystów, jeśli chodzi o pytania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Otwieram dyskusję. Szanowni państwo, czy są pytania do pana ministra? Proszę bardzo, pani poseł.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składów Komisji:

Dzień dobry. Szanowni państwo, mam kilka pytań do pana ministra, przede wszystkim o to, czy pan minister jest w stanie podać przykłady konkretnych miejscowości, do których przed wejściem w życie tej ustawy nie dojeżdżał żaden autobus, a o których możemy teraz powiedzieć, że nie ma już w nich wykluczenia komunikacyjnego? Jestem przekonana, że posłowie, posłanki są ciekawi takich miejsc na mapie Polski. W moim okręgu wyborczym takich miejsc nie widzę, ale myślę, że te konkretne miejscowości mogą być interesujące. W informacji, z którą możemy się zapoznać, są zresztą dane, więc nie będę już dopytywać o konkretne liczby.

Mam jeszcze kilka pytań. Często podnoszoną przez samorządowców kwestią jest to, że nie chcą uczestniczyć w programie, bo dofinansowanie mamy tylko na rok, więc trudno podejmować decyzje dotyczące np. inwestycji w zaplecze taborowe. To nie daje gwarancji, że połączenie nie będzie sezonowe, że zdąży zapaść w pamięć, że będzie funkcjonowało także później. Pamiętam, że w odpowiedzi na moją interpelację pan minister Weber odpisał, że rozważane jest objęcie dofinansowaniem dłużej niż przez rok. Czy będą takie przepisy? Kiedy one będą funkcjonować? Myślę, że to też jest ważne i będzie to zachęcało samorządy do korzystania z pieniędzy z funduszu.

Kolejne pytanie dotyczy jednostek samorządu terytorialnego. Jak wygląda informowanie samorządów o możliwości wzięcia udziału w programie? Warto pamiętać, że gminy często nie mają u siebie specjalistów, urzędników od organizacji transportu. Procedura może być dla nich trudna, niejasna, nieczytelna. Jak to wygląda od strony informacyjnej? Czy są jakieś informacyjne broszury? Czy jest wsparcie merytoryczne dla poszczególnych gmin, które chciałyby ten transport organizować u siebie lepiej i przystąpić do programu? Jestem również ciekawa uwag, które samorządowcy zgłaszają bezpośrednio do ministerstwa, i tego, jakiego merytorycznego wsparcia ministerstwo udziela, jeśli chodzi o udział w tym funduszu.

Jest jeszcze jedno pytanie, dotyczące ostatnich zapowiedzi, które też pojawiły się podczas prezentacji Nowego Polskiego Ładu. Prezes Jarosław Kaczyński ogłosił, że będzie wprowadzony wspólny bilet kolejowo-autobusowy. Jest pytanie w kontekście samego funduszu, o którym dziś rozmawiamy. Mamy już oczywiście zalążki takiego rozwiązania, bo spółka PKP Intercity prowadzi współpracę z PKS Polonus, lecz czy ten fundusz będzie w jakikolwiek sposób powiązany np. z projektem Kolej Plus? Kto i na jakich zasadach miałby sprzedawać wspólny bilet? Czy to będzie PKP Intercity? Czy nie będzie to oznaczać kolejnych utrudnień dla pasażerów? W ostatnich dniach strona internetowa z systemem do sprzedaży biletów zawieszała się i padała, były z tym problemy.

Jest pytanie o to, z jakimi przewoźnikami chcieliby państwo wprowadzać wspólny bilet. Przypomnę, że gdy pytałam Ministerstwo Infrastruktury o próbę ujednolicenia i wprowadzenia jednej internetowej bazy informującej o rozkładach jazdy, chodzi tutaj o przewoźników autobusowych, które oczywiście kursują na podstawie zezwoleń wydawanych przez poszczególne urzędy, to odpowiedzieliście mi państwo, że jest to zbyt skomplikowana operacja, bo przewoźników jest kilka tysięcy, jest ich zbyt dużo. W jaki

więc sposób wspólny bilet faktycznie będzie funkcjonował i jak chcą to państwo wprowadzić w życie? Na ten moment to wszystko. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję. To była pani poseł Paulina Matysiak. W tej chwili głos oddaję panu posłowi Mirosławowi Suchoniowi, a potem pani Annie Paluch. Proszę bardzo, Mirosław Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Panie ministrze, Wysokie Komisje, szanowni państwo, myślę, że kwestia rozwiązań komunikacyjnych i likwidacji białych plam to obszar, który z wielu względów zasługuje na wsparcie. Pan minister był uprzejmy mówić o białych plamach komunikacyjnych, o wykluczeniu komunikacyjnym w czasie przeszłym i mówił, że to było, ale trudno się z tym zgodzić. Myślę, że to jest wyzwanie, nad którym trzeba pracować.

Fundusz jest jednym z mechanizmów, które można stosować właśnie w kierunku likwidacji wykluczenia komunikacyjnego, natomiast działania te muszą być o wiele szersze. To jest pewnie temat na inną dyskusję. Tutaj natomiast warto zaznaczyć, że kwestie choćby organizacji transportu, roli samorządów, może nawet większej niż obecnie, w kształtowaniu siatki połączeń, są potrzebne do rozważenia, ponieważ w wielu miejscach decyzje, które są podejmowane, niezależnie od dofinansowania, podejmowane są z myślą o wykonujących przewozy – a mówię to trochę na boku tej dyskusji. Czasem te decyzje stanowią tutaj główny ciężar decyzyjny – natomiast mniej refleksji pochłaniają rzeczywiste potrzeby komunikacyjne, które zapewniają dojazd do szkoły i pracy.

Myślę, że jest to wielkie wyzwanie zwłaszcza w sytuacji, w której np. remontowane są kolejowe linie komunikacyjne. Są one remontowane na wysokim poziomie, a później planowana ilość składów okazuje się niezwykle niska. Myślę więc, że wykluczenie transportowe zasługuje na znacznie szersze myślenie. Myślę też, że ministerstwo to rozumie, ale mówienie o tym w czasie przeszłym trochę mnie zastanowiło, bo FRPA jest ważnym elementem, choć z pewnością nie zamyka tematu.

Mam pytania do prezentacji. Pozwoliłem sobie już wcześniej sformułować interpelację, więc z pewnością pytania dotrą na ręce pana ministra. One będą bardziej szczegółowe, proszę więc o kompleksową odpowiedź w interpelacjach, natomiast tutaj bardzo prosiłbym, aby pan minister był uprzejmy poinformować Wysokie Komisje, czy jest prowadzona analiza porównawcza dotycząca współfinansowanych ze środków funduszu linii uruchomionych w 2019 r., 2020 r. i 2021 r. Chodzi mi o to, czy organizatorzy transportu korzystają ze wsparcia w poszczególnych latach na te same linie, czy są to nowe linie, które wcześniej nie istniały. Innymi słowy czy ustawa ta umożliwia niejako finansowanie tych samych linii, ale w różnych latach, ponieważ nie ma możliwości np. dwu-, trzyletniego finansowania tych samych linii? Jest więc pytanie o to, czy organizatorzy zawieszają kursy np. na trzy miesiące w ciągu roku, a później starają się uzyskać dofinansowanie na te same linie, dzięki czemu one funkcjonują? Czy była prowadzona analiza tego, ile linii, które otrzymały dofinansowanie w 2019 r., zostało zawieszonych czy też zlikwidowanych i stało się przedmiotem nowego wniosku np. w 2020 r.? To samo pytanie dotyczy 2020 r. i 2021 r.

Drugie pytanie dotyczy tego, co w przyszłości. Mam poczucie, że odbiór funkcjonowania tej ustawy zaburza nam trochę słuszna decyzja o podniesieniu stawki maksymalnej finansowania z 1 zł na 3 zł. Wyraźnie widać, że organizatorzy z tego skorzystali. Ta maksymalna kwota dofinansowania wywołała dyskusję podczas uchwalania tego projektu. W 2019 r. średnio było to 0,91 zł, natomiast w 2021 r. było to 2,8 zł. Gdyby została utrzymana pierwotna kwota, czyli 1 zł, to biorąc pod uwagę dane z 2019 r., w tym roku dofinansowanie sięgnęłoby 136 mln zł, natomiast z uwagi na podniesienie tej kwoty do 3 zł, sięgnęło 421 zł.

Jest to dynamika, która każe zastanowić się po pierwsze nad tym, czy nie warto byłoby utrzymać kwoty 3 zł w przyszłości, a po drugie nad tym, czy jednak nie wprowadzić pewnych modyfikacji dotyczących organizacji. Tu jest pytanie do pana ministra o to, czy są prowadzone prace, które ukierunkowałyby tę ustawę w taki sposób, aby była jeszcze bardziej korzystna dla organizatorów transportu publicznego, ale również w taki

sposób, który uwzględniałby to, że organizatorzy transportu publicznego połączyliby swoje siły, żeby np. na terenie powiatu czy regionu wspólnie zorganizować ten transport. Wydaje się, że właśnie takie podejście, czyli próba zachęcenia organizatorów do wspólnego rozwiązywania problemów komunikacyjnych i wspólnej likwidacji białych plam, byłoby mocnym krokiem do przodu. Pytanie, czy ministerstwo widzi w ogóle taką możliwość i czy prowadzi ewentualnie prace.

Jest jeszcze pytanie dotyczące linii wiejsko-miejskich. To ma znaczenie w przypadku miejscowości i gmin miejsko-wiejskich. Część to linie miejskie, ale one oczywiście są tylko fragmentem całej linii komunikacyjnej. Czy ministerstwo byłoby skłonne do tego, aby w sposób jasny i czytelny zapisać w ustawie, że takie linie również mogą otrzymać dofinansowanie? Bardzo często jest tak, że właśnie z uwagi na zapis dotyczący linii miejskich, gminy nie występują o dofinansowanie. To są kwestie biurokratyczne, być może organizacyjne. Gdyby natomiast zapisać w ustawie, że tego typu linie mogą mieć dofinansowanie, to takie miejsca jak gminy miejsko-wiejskie stopień wykluczenia mają na zdecydowanie wyższym poziomie. W wielu miejscach wynika on z charakteru takiej gminy. Pytanie więc, czy ministerstwo byłoby skłonne, aby w ustawie wprost zapisać, że linie miejsko-wiejskie mogą otrzymać dofinansowanie. Na tym etapie dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję. Głos oddaję pani poseł Annie Paluch. Pani poseł, zapraszam.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Panie ministrze, szanowni państwo, trochę zdziwiło mnie pierwsze pytanie pani poseł o to, czy w ogóle była taka miejscowość, do której nic nie dojeżdża. Pani poseł, wystarczy, że nie ma regularnej komunikacji. Nie wystarczy, że miejscowość ma komunikację raz dziennie, bo jeżeli ktoś w tej miejscowości uczy się albo pracuje, to rano musi wyjechać, a wieczorem musi wrócić. Podstawowa kwestia jest więc taka, że rozsądna władza publiczna powinna umieć zapewnić wykonywanie wszystkich funkcji życiowych ludziom, których nie stać na własny transport. Z drugiej strony z punktu widzenia racjonalności funkcjonowania naszego życia transport zbiorowy jest, po pierwsze, dużo bardziej przyjazny dla środowiska, generuje mniejsze zanieczyszczenie powietrza, a o to przecież się staramy. Chciałam więc zwrócić uwagę na środowiskowy aspekt przedsięwzięcia, które w 2019 r. zostało wdrożone przez rząd.

Z analizy danych, które przygotował nam pan minister, widać, że nie od razu samorządy serio potraktowały propozycje rządu. Jak zanalizuje się tabelę z wykorzystania pieniędzy w 2019 r., a przecież dofinansowania te były bardzo stanowczo i, myślę, wiarygodnie zapowiadane, to okaże się, że z pierwszych pieniędzy, które były do dyspozycji samorządu, wykorzystanie było nikłe. Jeżeli w lubuskim było 0,006, w małopolskim zaledwie 0,017, w mazowieckim było 0,082, w podkarpackim była kwota podobnej wysokości, w podlaskim 0,006, w śląskim, województwie pięciomilionowym, gdzie ludzie przemieszczają się non stop, gdzie ta sieć jest bardzo bogata, było proporcjonalnie 0,04, prawie 4%, a dopiero w kolejnym roku poziom wykorzystania pieniędzy wzrósł, bo już w lubuskim było 0,032, w małopolskim prawie 11%, w mazowieckim 32% dostępnej alokacji, w podkarpackim podobnie, w podlaskim 12%, w śląskim prawie 30%, to widać, że dopiero w drugim roku ta forma wsparcia, którą dostały samorządy, zyskała wzięcie, potraktowano to poważnie i zaczęto aplikować i wspierać te formy transportu.

W tej chwili spotykam się z wójtami, którzy są zadowoleni z tej formy pomocy, którzy organizują ten transport, którzy zbierają dobre recenzje od własnych obywateli. Spotykam się z ludźmi, którzy mówią: „Nareszcie nie muszę jechać jakimś rozklekotanym 30-letnim samochodem, bo mogę wsiąść, dojechać, przyjechać, wrócić i załatwić wszystkie swoje potrzeby”.

Jeśli chodzi o pytania do pana ministra, myślę, że kwestia trzymiesięcznej przerwy, o której mówił mój poprzednik, to rzeczywiście jest dość istotna kwestia, bo można spodziewać się takiej sytuacji, że w wypadku niedofinansowania linii, które dobrze osadziły się w lokalnym życiu i w lokalnej społeczności, które znalazły dobry oddźwięk i z których mieszkańcy korzystają, może być problem z tym, żeby one dalej funkcjonowały. Pytam

więc pana ministra o to, czy rząd analizuje kryteria i wykonanie pieniędzy i dopuszcza taką możliwość, żeby linie, które raz zostały wsparte, miały to wsparcie kontynuowane.

Jako mieszkaniec południowej Małopolski, gdzie jest bardzo wiele terenów turystycznych i linie te funkcjonują jako komunikacja nadgraniczna, chciałam zwrócić uwagę, że jest to bardzo pozytywny aspekt ich funkcjonowania, bo pojawia się tam bardzo wielu plecakowych turystów, którzy chętnie ruszą się na wycieczkę w góry, ale nie mają własnego samochodu. Z punktu widzenia racjonalności wykorzystania infrastruktury transportowej transport zbiorowy ma same plusy. Chciałabym zwrócić uwagę na to, że wspierana komunikacja to bardzo dobra forma, z której korzystają turyści, którzy udają się na południową Małopolskę, którzy jadą z Polski na Słowację i z powrotem i mają większe możliwości uprawniania aktywnej turystyki. To jest ukłon w stronę ludzi o niskich dochodach, którzy mają nie tylko kwestie swojej pracy, nauki, robienia zakupów, załatwiania spraw w większych ośrodkach, ale jest to też kwestia wypoczynku Polaków, których nie stać na własny samochód. To jest bardzo ważna kwestia i warto ją wspierać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję. Panie ministrze, po trzech seriach pytań oddaję głos. Proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysokie Komisje, postaram się odpowiedzieć na pytania zgodnie z kolejnością wypowiedzi państwa posłów. Zacznę od pani poseł Pauliny Matysiak, która pytała o miejscowości, do których autobus wcześniej nie docierał, a teraz dociera. Mam przed sobą szersze zestawienie, jeżeli chodzi o analitykę, i bardzo konkretne dane związane z FRPA. Z tegorocznych naborów związanych z 2021 r. wynika, że autobusy dofinansowane z funduszu docierają łącznie do 1515 gmin w całej Polsce. Oczywiście każda gmina składa się z sołectw z poszczególnych miejscowości i dany autobus przejeżdża przynajmniej przez kilka miejscowości danej gminy. Myślę, że tak skonstruowane są linie użyteczności publicznej. To jest ten wymierny efekt funkcjonowania funduszu. Jestem przekonany, że do wielu z tych miejscowości autokary, autobusy, dostępne być może nawet dla tysięcy miejscowości, wcześniej nie docierały regularnym transportem, a dzięki temu, że jest rządowe wsparcie, i to dosyć konkretne, bo jest to maksymalnie 3 zł do wozokilometra, teraz taki transport publiczny jest możliwy i autobusy docierają do tych miejscowości. Mam nadzieję, że w przyszłości tego typu pozytywnych informacji będzie więcej.

Kolejne pytanie przewijało się też w wypowiedziach pani poseł Paluch i pana posła Suchonia. Chodzi, jak rozumiem, o stabilizację funduszu, czyli dofinansowanie tych jednostek samorządu terytorialnego i tych linii autobusowych, linii komunikacyjnych, które uzyskały dofinansowanie raz, a później samorząd składa na nie wniosek kolejny raz w kolejnym roku. Do tej pory nie mamy z tym problemu, ponieważ kwota środków, która jest zabezpieczona z funduszu, wystarcza do tego, aby objąć nim wszystkich wnioskodawców, czyli wszystkich tych, którzy składają wnioski o takie dofinansowanie.

W 2021 r. limit został wyczerpany tylko w jednym województwie. Muszę tutaj pochwalić województwo podkarpackie, bo tam cały limit w naborze został wyczerpany i wykorzystany. Są więc tacy organizatorzy, którzy bardzo na to wsparcie czekali i wykorzystują je do tego, aby organizować transport zbiorowy, natomiast w innych województwach nie ma problemu z tym, że wnioski złożone w 2019 r. nie zostały objęte dofinansowaniem Teraz aplikuje się o to, aby uzyskać środki w 2021 r. Nie ma takiego problemu. Póki będą środki, póty tego typu wnioski będą obejmowane dofinansowaniem.

Pytanie nr 3: W jaki sposób docieramy z informacją do JST o naszych naborach i działaniach? Formuła informacyjna jest dwustronna. Po pierwsze jako Ministerstwo Infrastruktury posiadamy bazę danych adresowych, teleadresowych wszystkich JST na terenie kraju i za każdym razem, gdy pojawia się nabór, wysyłamy informację o takim naborze, a także wysyłamy podstawowe informacje związane z funduszem – to, w jaki sposób złożyć wniosek, to, co JST musi zrobić, aby uzyskać tego typu wsparcie. To po pierwsze. Po drugie, wojewodowie, którzy są odpowiedzialni za organizację tego typu naborów, są w stałym kontakcie z JST. Wojewodowie zresztą na podstawie naszych przepisów

mogą ogłaszać nabór w trybie ciągłym. Posiadając limit u siebie w województwie, mogą ogłosić nabór na wniosek danego wójta, burmistrza czy starosty, otworzyć to okienko na dwa tygodnie po to, aby zainteresowany samorządowiec mógł złożyć wniosek. Następnie oczywiście komisja szybko to opiniuje i środki finansowe są desygnowane, a linia czy linie komunikacyjne są objęte dofinansowaniem.

Nie jest więc tak, że odbywa się jeden nabór na początku roku i później nie można po te środki sięgnąć, bo tylko w sytuacji, kiedy jest limit w danym województwie, a podkreślam, że w 15 województwach ten limit jest jeszcze dostępny. JST mogą starać się i każdego dnia prosić wojewodów o to, żeby nabór otworzyć i w ramach tego naboru mogą uzyskać środki na dofinansowanie. Informacja trafia więc do JST zarówno z Ministerstwa Infrastruktury, jak i z urzędów wojewódzkich. Jesteśmy też otwarci na różnego rodzaju pytania samorządów. Samorządy dzwonią, urzędnicy dzwonią albo piszą, a my oczywiście informujemy i instruujemy. Wiem, że urzędy wojewódzkie są tutaj również bardzo otwarte na pytania samorządów.

Padło pytanie o powiązanie wspólnego biletu z funduszem. Wspólny bilet nie będzie powiązany z funduszem, ponieważ są to dwa różne zagadnienia. Wspólny bilet obejmuje organizatorów, natomiast fundusz nie. Jeżeli stworzone zostanie rozwiązanie, w ramach którego wspólny bilet będzie obejmował organizatorów transportu publicznego, i kolejowych, i autobusowych, to każdy, kto organizuje tego typu przewozy, będzie mógł skorzystać ze wspólnego biletu, natomiast niezależnie od tego, czy korzysta z FRPA, czy organizuje linie komunikacyjne komercyjnie i bez potrzeby wspierania z funduszu, jest tutaj kwestią drugorzędną i nie ma żadnego wpływu na kwestie wspólnego biletu.

Pan poseł Suchoń zadał pytanie o kwestie rosnącego zainteresowania w 2019 r., później, w 2020 r., i teraz, w 2021 r. Tak, też zauważyliśmy, że zainteresowanie funduszem rosło. Oczywiście wpływ na to miała nie tylko kampania informacyjna Ministerstwa Infrastruktury czy wojewodów, ale również oddźwięk tego narzędzia w terenie. Jeżeli dany samorządowiec stworzył autobusowe linie komunikacyjne, to w sąsiedniej gminie czy w sąsiednim powiecie społeczeństwo domagało się również od swojej władzy tego typu aktywności. To jest najlepszy sposób na to, aby zwracać uwagę samorządowców i prosić ich o stworzenie linii autobusowych do miejscowości, które nie są jeszcze objęte takimi połączeniami transportu zbiorowego.

Było pytanie o linie wiejsko-miejskie. W ustawie jest wprost określone, że jeżeli organizatorem linii wiejsko-miejskich jest gmina wiejska albo samorząd powiatowy, to linie mogą być organizowane. Tutaj nie ma z tym żadnego problemu. Zgodnie z przepisami ustawy i z naszym, realizowanym od samego początku, założeniem jedynie miasta będące organizatorem transportu miejskiego nie mają uprawnienia do dopłaty z funduszu. To jest sprawa jasno stawiana od samego początku. W naszej ocenie nie ma tutaj niewiedzy samorządu, jeżeli chodzi o to, czy można organizować linie wiejsko-miejskie, czy nie można. Można w zależności od tego, kto jest organizatorem, a w naszej ocenie jest to określone bardzo precyzyjnie na podstawie przepisów ustawy.

W mojej ocenie odniosłem się do kwestii ciągłości utrzymania linii, odpowiadając na pytania pani poseł Matysiak. Była kwestia dotycząca stawki, podniesiona przez pana posła. Stawka 1 zł do wozokilometra została ustalona w 2019 r. Wtedy nikt nawet nie słyszał i nie spodziewał się tak dużego, pandemicznego kryzysu zdrowotnego, który, jak powiedziałem w swojej pierwszej wypowiedzi, miał bardzo duży wpływ na organizację transportu zbiorowego, a w zasadzie na nieopłacalność organizacji tego transportu. Stąd nasza reakcja i zwiększenie kwoty dopłaty do wozokilometra maksymalnie do 3 zł. Kilkukrotnie natomiast powtarzałem, że taką dopłatę na tym poziomie będziemy chcieli utrzymać też w kolejnych latach, bo to faktycznie determinuje samorządy do tego, aby organizować linie użyteczności publicznej. Koszty wozokilometra są różne w różnych regionach. W jednych regionach jest to kwota 4 zł, w innych regionach jest to kwota 6 zł lub 6,5 zł. Rozumiejąc tę zależność i różnicę, będziemy chcieli utrzymać wysoką stawkę dopłat z funduszu w kolejnych latach, czyli w 2022 r., w 2023 r. i w następnych także.

Kwestia, która została poruszona i przez panią poseł, i przez pana posła to kwestia taboru. To jest kolejne zadanie do wykonania, które przed sobą stawiamy, czyli stworzenie mechanizmu wspierającego organizatorów w nabywaniu środków finansowych

na wymianę taboru, na wymianę autobusów na bardziej wygodne, jeszcze bezpieczniejsze i oczywiście, jak podkreślała pani poseł Paluch, ekologiczne, bo transport zbiorowy jest z założenia ekologiczny. Jeżeli autobus, który porusza się po terenie, jest autobusem niskoemisyjnym albo bezemisyjnym, wtedy jest kompletnie proekologiczny, prośrodowiskowy. Takie autobusy będą pojawiały się w najbliższych latach. Jako Ministerstwo Infrastruktury bardzo mocno walczyliśmy o to, aby w jednym z obszarów Krajowego Planu Odbudowy, w tym obszarze, który jest przez nas zarządzany, były środki finansowe nie tylko na twarde inwestycje drogowe czy kolejowe, ale również na zakup taborów nisko- czy bezemisyjnych. To udało się zrobić.

Będziemy więc wspierać organizatorów w zakupie taboru nisko- czy bezemisyjnego zarówno w komunikacji miejskiej, chociaż to ma miejsce już od kilku lat, bo w tej obecnej perspektywie finansowej wiele dużych miast, aglomeracji miejskich taki tabor zdołało już wymienić. Nie było natomiast programu, który wspierałby stare tzw. pekaesy, czyli wspierałby jednostki samorządu terytorialnego, które są właścicielami przedsiębiorstw komunikacji samochodowej. Będziemy chcieli, aby środki znalazły się w obszarze Krajowego Planu Odbudowy, a te środki już tam są, już są przypisane i jestem przekonany, że nic złego się z im nie wydarzy, aby uruchomić je celem wsparcia organizatorów w wymianie taboru autobusowego, jak już powiedziałem, na bardziej wygodny, bezpieczniejszy i oczywiście neutralny od strony klimatycznej.

Pani poseł Paluch mówiła też o wspieraniu linii, które zostały wsparte raz, w sposób ciągły. Tak jak powiedziałem, jest to realizowane, natomiast w ramach zmian przepisów prawa, które planujemy wprowadzić w tym roku, chcemy, aby czynność ta była prowadzona nie tylko wtedy, kiedy jest limit w danym województwie, ale aby wynikało to wprost z przepisów prawa. Jeden samorząd składa więc wniosek na linie komunikacyjne. Jeżeli ich nie zmienia, jeżeli ich nie powiększa, jeżeli ich nie zmniejsza, wniosek ten z automatu jest dofinansowany w kolejnym roku i tego wniosku nie trzeba nawet w tak rozbudowany sposób powielać, tylko samorząd ten jest z automatu preferowany i to w pierwszej kolejności do niego trafiają środki finansowe. Oczywiście będziemy też chcieli zwiększyć przewidywalność tego funduszu w taki sposób, aby wojewoda zawierał z organizatorem umowy nie jednoroczne, tak jak jest w tej chwili, tylko właśnie umowy wieloletnie, dając pewność, stabilizację i przewidywalność korzystania z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję. O głos prosił jeszcze pan poseł Tadeusz Chrzan. Zapraszam.

Poseł Tadeusz Chrzan (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, już w szerokiej wypowiedzi pana ministra padło pytanie, które chciałem zadać i na które otrzymałem odpowiedź, tym niemniej chciałem bardzo serdecznie podziękować za to, że w 2019 r. resort przygotował i uruchomił ten program. Dziękuję za tę czujność i za podniesienie kwoty z 1 zł do 3 zł w najtrudniejszym okresie, w okresie pandemii, kiedy przemieszczanie ludności zostało w diametralny sposób zatrzymane. Stąd też brak stacjonarnej pracy w szkołach.

Z wielu innych powodów był to wyjątkowo, ekstremalnie trudny okres dla organizatorów czy przewoźników, którzy pracują w zbiorowym transporcie publicznym. Dlatego podniesienie kwoty do 3 zł spowodowało to, że w Polsce powiatowej, Polsce gminnej, gdzie z pewnością nic by nie jeździło, pozwolono utrzymać przewoźnikom transport publiczny i te minimalne funkcje, o których mówiła pani poseł Paluch. Bardzo się z tego cieszę i jeszcze raz bardzo dziękuję.

Cieszy informacja, którą pan minister powiedział przed chwilą, że stawka 3 zł pomimo tego, że powolutku zaczynamy wychodzić z pandemii, zostanie utrzymana na przyszłe lata, bo to buduje stabilizację linii, które są niezbędne i bardzo potrzebne dla mieszkańców tej Polski, która leży poza głównymi szlakami komunikacyjnymi, gdzie ze zbiorowym transportem publicznym problemów nie ma.

Dotychczas problemy były duże. One znikają, chociaż pewnie jeszcze wiele przed nami, bo pewnie są jeszcze miejscowości, gdzie transport publiczny dojeżdża zbyt rzadko. Tak jak mówiła pani posłanka Paluch, to nie jeden autobus, nie dwa autobusy, ale tak

naprawdę powinno być przynajmniej cztery albo sześć autobusów dziennie, bo to i praca na dwie zmiany, i wyjazd do lekarza, i wyjazd do szkoły, a w szkołach, w większych ośrodkach też niejednokrotnie uczniowie uczą się na dwie zmiany, więc dwoma kursami tego problemu nie rozwiążemy.

Mam jeszcze jedno pytanie. Myślę, że jest to pytanie, nad którym warto byłoby się pochylić. Mam też wniosek do resortu i do pana ministra. Powoli zbliżamy się do połowy roku. Na bieżąco prowadzą państwo ocenę wykorzystania środków. Myślę, że warto zastanowić się, nawet bym o to wnioskował, czy po półrocznej ocenie wykorzystania środków w poszczególnych województwach zastanowić się nad zmianą alokacji środków i niewykorzystane środki przeznaczyć do tych województw, w których limity zostały wyczerpane. Z pewnością wielu przewoźników i organizatorów zorganizowałoby takie linie, gdyby miało środki. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo. O głos prosił jeszcze raz Mirosław Suchoń. Panie pośle, zapraszam.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Chciałem tylko dopytać o kwestie impulsów, które mogłyby spowodować, że powstawałoby w Polsce więcej gminno-powiatowych czy powiatowo-gminnych związków komunikacyjnych tak, żeby rozwiązywać problemy i likwidować plamy nie tylko samodzielnie przez gminy, ale w szerszym zakresie. Wydaje się, iż wspólne rozwiązywanie problemów komunikacyjnych i układanie linii komunikacyjnych przynosi więcej korzyści niż prace samodzielne. W związku z tym jest pytanie, czy ministerstwo widzi możliwość jakiegoś impulsu w tej ustawie, choćby jakiegoś procentowego impulsu, który mógłby nastąpić właśnie, jeżeli byłyby to wspólne wnioski związków. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo. Zgłasza się jeszcze pan poseł Franciszek Sterczewski. Panie pośle, proszę.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, chciałem spytać, czy ministerstwo zamierza podjąć jakieś kroki, żeby na skutek trwającego kryzysu pandemicznego zmienić zasady funkcjonowania FRPA tak, żeby pomóc przewoźnikom odbić się po kryzysie. Czy planowane jest np. zwiększenie dopłaty z funduszu na kolejne lata? Czy przewidujecie tu państwo jakąś strategię? Czy prowadzicie konsultacje z przewoźnikami i samorządami w tej kwestii? To jest jedno pytanie.

Drugie pytanie dotyczy kwestii ulg do biletów. Kwestia ta jest od lat podnoszona przez przewoźników, jak również przez pasażerów. Czy ministerstwo prowadzi jakieś działania w celu ujednolicenia i uproszczenia systemu ulg? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo. Oddaję głos panu ministrowi. Panie ministrze, zapraszam.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dziękuję bardzo. Padło pytanie o zmianę alokacji środków z województw, które nie wykorzystają limitów, do tego województwa, które już je wykorzystało. Tak jak powiedziałem w swojej pierwszej wypowiedzi, w 2021 r. mamy jedno województwo, które wykorzystało limit i jednego beneficjenta, który w ramach tego limitu nie uzyskał pełnej kwoty wsparcia, tylko mniejszą, niż wnioskował, bo tych właśnie środków już nie było. Na podstawie obecnych przepisów jest możliwość, aby robiąc pierwszą analizę finansową po pierwszym funduszu, uzupełnić brakującą kwotę w tym województwie. Do tego działania będziemy dążyć, aby ostatni organizator nie był pokrzywdzony i mógł otrzymać pełną wnioskowaną kwotę środków finansowych.

Pytanie nr 2. Mi też, przyznam szczerze, podobają się związki czy to gminno-powiatowe, czy to porozumienia kilku powiatów. Jeśli chodzi natomiast o organizacje transportu zbiorowego, bo faktycznie linie komunikacyjne wówczas tworzone są celowe i sensowne i obejmują dużo większy obszar, nie obejmują obszaru jednej gminy, tylko obejmują obszar kilku gmin czy powiatów, tworząc spójny układ autobusowy, wspólny układ

transportu zbiorowego na danym terenie, to na podstawie przepisów ustawy tego typu związki międzygminne czy gminno-powiatowe, czy powiaty, które zawrą ze sobą takie porozumienie, mogą uzyskać środki finansowe na tworzenie transportu zbiorowego.

Widzę natomiast jedno ryzyko, które może zajść, jeżeli będziemy premiować tylko i wyłącznie takie mechanizmy i takie podejście. Otóż widzę ryzyko w sytuacji, w której do takiego związku nie przystąpi jedna gmina i zrobi to z różnych przyczyn, czy to z przyczyn osobistych, personalnych sporów między włodarzami sąsiednich gmin, między wójtem a starostą, a niestety w samorządzie takowe się zdarzają, czy to z przyczyn obiektywnych, zależnych np. od położenia danej jednostki samorządu terytorialnego, której bliżej do stolicy innego powiatu niż do powiatu, w ramach którego granic administracyjnych się znajduje. Boję się, że wtedy taka gmina mogłaby być wykluczona z uzyskania środków finansowych z funduszu. Tego nie chcemy. Chcemy, żeby niezależnie od tego, czy oddzielnie, w ramach jednej jednostki samorządu terytorialnego, czy w ramach porozumień albo związków, organizatorzy mieli prawo do tego, aby uzyskać środki finansowe na wsparcie organizacji transportu zbiorowego. W naszej ocenie przepisy, które obowiązują w tej chwili, zapewniają taką dostępność do środków. Dlatego nie chciałbym pochopnie dokonywać jakichś zmian prawnych, jakichś korekt, ponieważ mogłoby to przynieść inny niż zamierzony cel.

Pytanie nr 3 padło z ust pana posła Sterczewskiego. Jeżeli chodzi o bilety ulgowe, nie planujemy zmian w biletach ulgowych. Ulgi są różne, w zależności od tego, kogo dotyczą, czy to osób starszych, czy to kombatantów, czy to młodzież. W tej chwili funkcjonuje cały katalog ulg. Nie mamy zamiarów zmieniać tego zakresu ani w sposób przedmiotowy, ani w sposób podmiotowy.

Chcę uciąć też spekulacje, które czasami się pojawiają, o tym, że chcemy zlikwidować tego typu ulgi. Nie, nie chcemy zlikwidować tego typu ulg. One nadal będą funkcjonowały, bo ulgi to tańsze bilety, czyli tańsze bilety dla osób starszych, tańsze bilety dla osób niepełnosprawnych, dla kilku czy kilkunastu grup, które po pierwsze faktycznie potrzebują korzystania z transportu zbiorowego z racji problemów zdrowotnych lub mniejszego zasobu środków finansowych, a po drugie, takim grupom jak kombatanci należy się szacunek. To są osoby zasłużone dla Rzeczypospolitej Polskiej. Nie chcemy i nie mamy zamiaru wyłączać ich spod możliwości zakupu tańszego biletu w transporcie zbiorowym.

Jeżeli natomiast chodzi o refundacje biletów, to w jednej z covidowych ustaw stworzyliśmy mechanizm, na podstawie którego operatorzy czy w ogóle firmy przewozowe mogą uzyskać refundacje z biletów ulgowych do wysokości liczby pasażerów czy korzystających z tych ulg nie w 2021 r., tylko w 2019 r., kiedy nie było pandemii COVID-19, kiedy liczba pasażerów była dużo wyższa niż w chwili obecnej, czyli było więcej sprzedanych biletów, ulg oraz refundacji też było więcej.

Taki mechanizm wprowadziliśmy w jednej z ustaw covidowych. Jesteśmy w trakcie notyfikacji tego zagadnienia z Komisją Europejską. Z tego co wiem, ta notyfikacja przebiega zgodnie z planem, zgodnie z założeniem. Myślę, że w ciągu kilku najbliższych tygodni będziemy mogli wprowadzić mechanizm rozliczenia biletów ulgowych, nie od tych rzeczywiście sprzedanych w 2021 r., a od tych, które były sprzedane w 2019 r. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, nie widzę dalszych zgłoszeń, w związku z tym zamykam dyskusję. Na tym porządek dzienny dzisiejszego posiedzenia został wyczerpany. Dziękuję, panie ministrze. Zamykam posiedzenie.